**Beeldvorming Torenlaan**

Als we teruggaan in de geschiedenis van Hengelo en omgeving, zien we de Torenlaan als doorgaande route, zeg maar hoofdweg, evenals het Bartelinkslaantje, inmiddels afgesloten, en de, inmiddels eveneens, afgesloten Bosweg.

In de loop der geschiedenis verandert een stad en de omgeving, en de functies van de wegen veranderen mee. Zo ook de functie van voornoemde wegen.

In dit licht moeten we ons afvragen wat de functie van de Torenlaan is en wat de functie ervan in de toekomst zou moeten zijn.

Gezien het zeer grote aantal verkeersbewegingen over de Torenlaan, kunnen we stellen dat het profiel van deze weg niet geschikt is als doorgaande autoweg.

Een aantal jaren geleden is voor heel veel geld een goed alternatief op deze verbindingsweg gerealiseerd door de aanleg van de Beneluxlaan met aansluiting op de Deurningerstraat.

Is daardoor de Torenlaan, als doorgaande weg voor het autoverkeer, niet overbodig geworden? En is de Beneluxlaan juist niet bedoeld als “ring”? De Beneluxlaan is toch uitgerekend aangelegd voor deze functie?

In het rapport “Verkeerskundige analyse Torenlaan” wordt optie 3, de afsluiting van de Torenlaan, bestempeld als “onwenselijk”, om redenen dat het verkeer alternatieve routes zal gaan gebruiken. Aldus het rapport zijn de kosten om dit tegen te gaan, door de omvang en onduidelijkheid van het type maatregel op dit moment niet volledig in beeld te brengen.

Vraag is: moeten dit hele dure maatregelen zijn? Is er inmiddels meer duidelijkheid over deze kosten. Is hier enigszins onderzoek naar gedaan? Zo ja, is hier dan een rapport van?

Zolang er geen duidelijkheid is betreffende deze kosten, kunnen we optie 3 dus niet gelijk naar de prullenbak verwijzen.

Betreffende de beide andere opties in de Verkeerskundige analyse benoemd, wil ik ook graag een enkele opmerking maken.

Optie 2, het fietsverkeer loskoppelen van het autoverkeer door een fietspad, geheel vrij naast de weg, zal de weg veranderen in een racebaan. De fietsers zullen geen belemmering meer vormen, uitgezonderd de oversteekplaatsen, en het autoverkeer kan er derhalve ongehinderd op los gaan. Het zal een regelrechte ramp worden voor de aanwonenden en de aan deze weg gelegen sportcomplexen. Snelheidsremmende maatregelen zullen minder effect hebben, tenzij er dermate hoge drempels opgeworpen worden, dat dit tot schade aan auto’s zal kunnen leiden. Wij zien deze optie niet als een oplossing.

Ook optie 1, uitsluitend het aanbrengen van meer snelheids-remmende maatregelen is bepaald niet altijd optimaal. Op wegen met veel van deze maatregelen zien we dat auto’s vreemde manoeuvres maken om nog net voor een versmalling of obstakel voorbij één of meerdere fietsen te schieten. Een maatregel, bedoeld voor de verkeersveiligheid voor de fietsers, maakt het er dan juist bepaald niet veiliger op. Ook hieraan kunnen dus nadelen kleven.

U begrijpt dat wij voorstander zijn van optie 3: de rust voor de fietser en de aanwonenden door de afsluiting van de Torenlaan voor het doorgaande autoverkeer, dat hier, door een perfect aangeboden alternatief, de Beneluxlaan, niets meer te zoeken heeft.

26 augustus 2014

SP fractie

Gerard Vennegoor